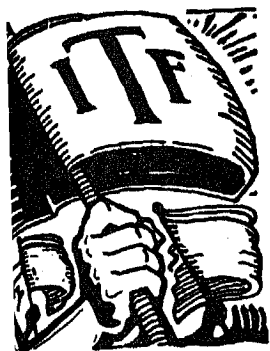


PRESSEBERICHT



TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM
SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61
FERNSPRECHER 80186

No. 25

DIESER PRESSEBERICHT ERSCHEINT ZWEIWÖCHENTLICH IN DEUTSCHER,
ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER, SCHWEDISCHER UND SPANISCHER SPRACHE,
SOWIE IN ESPERANTO

Amsterdam, den
10. Dezember 1934

MIT DER BITTE UM VERÖFFENTLICHUNG UNTER QUELLENANGABE (I.T.F.)

EISENBAHNER

Wiedererscheinen des spanischen Eisenbahnerorgans. (ITF) Seit kurzem erscheint wieder die Verbandszeitung der spanischen Eisenbahner. Sie trägt das Datum vom 25. November und den Vermerk "visado por la censura" (unter Zensur).

Die Zeitung weist auf die ungeheuern Schwierigkeiten hin, mit denen im gegenwärtigen Augenblick die Gewerkschaft zu kämpfen hat. Zahlreiche Eisenbahner sind im Gefängnis und die Eisenbahngesellschaften nutzen die Situation für sich aus, indem sie die gewerkschaftlichen Kämpfer in grosser Anzahl auf die Strasse werfen. Der Präsident des Ministerrats und andere Minister sind bisher "verhindert" gewesen, eine Delegation des Personals zu empfangen. Die sozialistische Parlamentsfraktion hat der Organisation versprochen, sich für die Freilassung der verhafteten Eisenbahner zu verwenden. Die Eisenbahnverwaltungen versuchen nun gemeinsam, der Gewerkschaft das Recht der Vertretung innerhalb der bestehenden paritätischen Kommissionen streitig zu machen.

Es wird auch versucht, eine neue Konkurrenzorganisation ins Leben zu rufen. Bisher hatten jedoch diese von Handlangern der Reaktion ausgehenden Versuche wenig Erfolg. Die Eisenbahnergewerkschaft, Mitglied der I.T.F., ist bisher, weil es sich um eine sich über das ganze Reich erstreckende Organisation handelt, nicht aufgelöst worden, weshalb sie auch in der Lage ist, als Gesamtkörperschaft weiterzuarbeiten. Die Anweisung zur Aufhebung der Gewerkschaften gilt nur für Lokalverbände, die Miteigentümer eines aus irgend einem Grunde von der Regierung geschlossenen Volkshauses waren.

Der Vorstandsvorstand richtet durch das Verbandsblatt an sämtliche Mitglieder und an die Eisenbahner im allgemeinen den dringenden Appell, nun, nachdem die Verbindung zwischen Führung und Mitgliedern wiederhergestellt ist, tatkräftig mitzukämpfen, indem sie sich der Organisation hingeben, sich aktiv an deren Arbeit beteiligen--gilt es doch, die über die Arbeiter verhängten Massregelungen rückgängig zu machen--, damit die Arbeiterbewegung leichter über die jetzigen Schwierigkeiten hinwegkommen kann.

Wir sind über dieses neue Zeichen der unverwüstlichen Lebensenergie unserer spanischen Organisation hocherfreut und sprechen gewiss im Namen der Kameraden aller Länder, wenn wir ihr unsere aufrichtigen Wünsche für ihre Weiterarbeit und die Versicherung unserer solidarischen Gefühle übermitteln.

Streik bei der Bombay, Baroda and Central Indian Railway. (ITF) Das Personal der Werkstätten von Dohad, der indischen Bombay, Baroda und mittelindischen Eisenbahn gehörig, ist aus Protest gegen die Weigerung der Direktion, den für die Deepavali-Festtage fälligen Lohn auszuzahlen, in den Streik getreten. Die Arbeit wurde wieder aufgenommen, nachdem die Angelegenheit unter Hinzuziehung des indischen Eisenbahnerbundes in befriedigender Weise geregelt worden war.

Lohnabbau bei den holländischen Eisenbahnern ab 1. Januar. (ITF) Das Lohn Einkommen der holländischen Eisenbahner erfährt einer Anweisung des Eisenbahnministers entsprechend mit Wirkung ab

1. Januar 1935 eine weitere Schmälerung um 5%. Die Direktion und die Personalorganisationen hatten sich ursprünglich auf einen 3%igen Abbau geeinigt, wobei die am niedrigsten bezahlten Bediensteten geschont werden sollten, sowie ferner darauf, dass in den Jahren 1935 und 1936 an den Löhnen nicht mehr gerüttelt werde. Der Minister jedoch wollte auf den 5%igen Abbau nicht verzichten, allerdings erklärte er sich bereit, dafür einzustehen, dass es 1935 und 1936 zu keinen weiteren Kürzungen käme. Die beiden neutralen Gewerkschaften wollten die Bedingung, dass sich die 5 beteiligten Organisationen der festzulegenden Regelung unterwerfen würden, nicht anerkennen, sodass durch dieses Verhalten keine Verhandlungen über den Verteilungsmodus der Kürzungen stattfinden konnten; zu allem hin machte der Minister auch noch sein Versprechen zur Festhaltung an den neuen Löhnen auf die Dauer von zwei Jahren rückgängig. Nun wird der 5-Prozent-Abbau ohne die geringste Einflussnahme des Personals durchgeführt. Die freien und die christlichen Gewerkschaften veranstalten nun im Hinblick auf das Verhalten des Ministers am 11. Dezember im Haag eine gemeinsame Protestversammlung, zu der die interessierten Gruppen des Parlaments sowie die Eisenbahndirektion eingeladen wurden.

Auch eine Einkommensverminderung. (ITF) Wasser den regelrechten Lohn hat das Personal der französischen Eisenbahnen auch Anspruch auf eine jährliche Zulage, die als Gewinnbeteiligung angesehen werden kann. Diese Zulage schwankt von Jahr zu Jahr, je nach den Betriebsergebnissen. I. J. 1931 wurden 56 700 000 Franken unter das Personal verteilt, 1932 war dieser Betrag auf 17 600 000 und 1933 auf 8 900 000 Franken gesunken. Dieser Einkommensteil der Eisenbahner ist also im Vergleich zu 1931 um 45 800 000 Franken eingeschrumpft.

Die Lage der Industrie-Eisenbahner in Jugoslawien. (ITF) Eine Deputation der bei einem staatlichen Forstbetrieb beschäftigten Eisenbahner hat beim Minister für Forstwesen und Bergbau vorgesprochen, um gegen einen beabsichtigten Lohnabbau von 7 1/2% Verwahrung einzulegen. Bei dieser Gelegenheit hat die Deputation die Lage der dort beschäftigten Eisenbahner geschildert. Sie hat dargelegt, dass die Löhne seit April 1932 durchschnittlich um 35% herabgesetzt wurden, während die Arbeitsleistung in derselben Zeit um 30% erhöht wurde. Die Deputation verlangte die Rückgängigmachung des beabsichtigten neuerlichen Lohnabbaus und erklärte, dass die Eisenbahner jetzt schon nicht mehr in der Lage sind, das allernotwendigste zu beschaffen.

Ablehnung eines Vertrages für das schwedische Güter-Umladepersonal. (ITF) Im vergangenen Sommer hat der schwedische Eisenbahnverband der Staatsbahnverwaltung den Abschluss eines Tarifvertrages für das Güter-Umladepersonal vorgeschlagen. Diese Forderung hat die Bahnverwaltung nun mit der Begründung abgelehnt, es handle sich hier um einen so kleinen Personalbestandteil, dass nach ihrer Ansicht ein Tarifvertrag nicht erforderlich sei. Die Organisation dagegen macht geltend, dass der Umstand, dass nur eine verhältnismässig geringe Anzahl solcher Bediensteten in Betracht kommt, kein Grund dazu ist, diese der Willkür des Arbeitgebers auszuliefern und ihnen das Recht, wie jede andere Personalgruppe über ihre Arbeitsbedingungen zu verhandeln, streitig zu machen. Sie will die Frage nicht fallen lassen und solange ihre Bemühungen fortsetzen, bis eine zufriedenstellende Lösung erreicht ist.

Entschädigung von Lohn bei Erfüllung gewerkschaftlicher Pflichten. (ITF) Wie in früheren Jahren ist die norwegische Eisenbahnerorganisation auch jetzt wieder an die Direktion mit der Bitte herantreten, allen Personaldelegierten zum Verbandskongress die versäumte Dienstzeit zu vergüten. Anfänglich sträubte sich die Direktion dagegen, nachdem aber die Organisation beim Finanzminister vorstellig geworden war, hat sie darin eingewilligt.

Industrieverband bei den schwedischen Eisenbahnen? (ITF) Auf Veranlassung des schwedischen Gewerkschaftsbundes kamen die 5 Eisenbahnpersonalverbände zu einer Konferenz zusammen, um zu erwägen, ob man nach dem Grundsatz des Industrieverbandes eine der Gewerkschaftszentrale angeschlossene Einheitsorganisation schaffen könne. Laut

Beschluss der Konferenz soll zur Prüfung dieser Frage ein Ausschuss gebildet werden. Die beteiligten Organisationen haben nun ihre Vertreter zu ernennen, die in diesem Ausschuss Sitz und Stimme haben sollen.

Zusammenschluss der norwegischen Eisenbahnergewerkschaften. (ITF)
In Norwegen wird schon seit Jahren die Frage der Zusammenlegung der Eisenbahnerverbände diskutiert. Anfang November fand im Bezirk Narvik eine Konferenz statt, auf der ausser den 3 beteiligten Verbänden auch der Gewerkschaftsbund vertreten war. Die Organisationen der Beamten und des Lokomotivpersonals wollten die Angelegenheit bis nach ihrem Kongresse zurückgestellt wissen; die Delegierten des Eisenbahnerverbandes waren einmütig für eine Verschmelzung.

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER

Erfolg der Warschauer Strassenbahner. (ITF) Vor einiger Zeit hat die Direktion der Warschauer Strassenbahnen einen Abbau von 133 Bediensteten angekündigt, obwohl diese fest angestellt waren. Die freie Strassenbahnergewerkschaft hat gegen diese Absicht energisch protestiert und es gelang ihr, die Direktion zum Abschluss einer Vereinbarung zu bewegen, wonach kein Personal abgebaut wird; dafür wird vorübergehend die wöchentliche Arbeitszeit um 4 Stunden verkürzt. Diese Arbeitszeitverkürzung darf keinen Einfluss auf die Höhe der Pensionen, der Krankengelder und auf den Urlaub haben und höchstens 3 Monate lang in Geltung bleiben. Die Strassenbahner haben darauf 2 Massenversammlungen abgehalten, die die Gewerkschaft beauftragten, im Falle einer dauernden Verkürzung der Arbeitszeit alles daranzusetzen, um einen entsprechenden Lohnausgleich zu erwirken.

Das belgische Kleinbahnpersonal stellt Forderungen. (ITF) In der regionalen paritätischen Kleinbahn-Kommission, die am 17. November tagte, verlangten die Delegierten des belgischen Zentralverbandes der Strassen- und Kleinbahnbediensteten unter Hinweis auf die bessere Finanzlage der Gesellschaft eine Neujahrzulage für das Personal. Der Generaldirektor hat zugesagt, diese Forderung in wohlwollender Weise zu prüfen. Die Delegierten haben ferner vorgeschlagen, die Bediensteten, welche das 60. Lebensjahr erreicht haben, freiwillig unter Fortzahlung des halben Gehalts bis zum 65. Lebensjahre aus dem Dienste ausscheiden zu lassen und sie dann zu den gleichen Bedingungen zu pensionieren, als hätten sie bis zu dieser Zeit im Arbeitsverhältnis gestanden. Dieser Vorschlag wird noch erwogen.

Einige Verbesserungen für das Strassenbahnpersonal von Mans -- Frankreich.-- (ITF) Nach zahlreichen Schritten vermochte die Gewerkschaft des Strassenbahnpersonals von Mans einige hübsche Erfolge zu erzielen, nämlich Festanstellung aller Strassenbahner mit mindestens einjähriger Dienstzeit und jährlicher bezahlter Urlaub von 2 Tagen nach 2 Dienstjahren bis zu einem Höchstsatze von 6 Tagen nach 6 Jahren. Bisher hatten nur die 30 Dienstältesten Anspruch auf einen jährlichen Urlaub.

Lohnregelung für das im englischen Kleinhandel beschäftigte Kraftverkehrspersonal. (ITF) Nun ist in England auch eine Vereinbarung über die Lohn- und Arbeitsbedingungen eines grossen Teils der bei den Kleinhandelsfirmen beschäftigten Verkehrsarbeiter abgeschlossen worden. Es ist dies der erste Erfolg des für die Verkehrsarbeiter des Kleinhandelsgewerbes eingesetzten Paritätischen Rates.

Die für Motorwagenführer, Lenker von mechanisch betriebenen Kraftfahrzeugen und Begleiter festgesetzten Löhne betragen im Londoner Distrikt:

Dampfwagen: Führer 74 s., Begleiter 60 s. wöchentlich;
Fahrzeuge mit Benzinbetrieb: Führer 60 bis 70s. wöchentlich, je nach der Klasse des Fahrzeuges; gesetzlich vorgeschriebene Begleiter: 60 s. wöchentlich.

Auch für die im Kleinhandel noch vielfach verwendeten Pferdewerke sind Bedingungen festgelegt worden. Ein Fuhrmann mit einspännigem Wagen erhält einen Wochenmindestlohn von 57 s., ein solcher mit Zweigespann 61 s. und Stalleute 57 s.

Die allgemeinen Arbeitsbedingungen wurden national geregelt; für die Provinz müssen jedoch die Löhne noch festgelegt werden.

Die Arbeitszeit beträgt 48 Stunden pro Woche. Sie muss bei den regelmässig beschäftigten Arbeitnehmern in die Zeit zwischen Montag und Samstag fallen. Sonntag wird als besonderer Tag behandelt; jede an diesen Tag verrichtete Arbeit muss mit einem 50%igen Zuschlag vergütet werden.

Hilfspersonal und im Taglohn beschäftigte Arbeiter haben eine Tagesarbeitszeit (jeder Tag für sich gerechnet) von 8 1/2 Stunden während 5 Tagen, und einen kurzen Arbeitstag von 5 1/2 Stunden.

Jedem Aushilfs- oder Taglohnarbeiter, der mit der Arbeit begonnen hat, wird ein 8 1/2stündiger Arbeitstag garantiert.

Der Ueberstundenzuschlag beträgt für die regelmässig Beschäftigten, wenn in der sechstägigen Arbeitswoche 8 Stunden über die vorgeschriebenen 48 Stunden hinaus gearbeitet wurde, 12 1/2%, für weitere Ueberarbeit 25%. Daneben gelten in bezug auf Arbeitszeit die im Kraftverkehrsgesetz aus dem Jahre 1930 festgelegten Grenzen.

Die sonstigen Teile der Vereinbarung lehnen sich an die früher veröffentlichten Bedingungen, aufgestellt vom "National Conciliation Board for the Road Transport Industry" (Reicheschlichtungsstelle für das Kraftverkehrsgewerbe), an. Es wurden Vorschriften festgelegt in bezug auf Sonntagarbeit, Zulagen bei Arbeiten auswärts, Sonderzuschläge beim Mitführen von Anhängewagen, jährlicher Urlaub usf.

Es ist auch für den notwendigen Schutz derjenigen Arbeitnehmer gesorgt, die im Genusse besserer Lohn- und Arbeitsbedingungen stehen als die jetzt vereinbarten Mindestvorschriften vorsehen.

Kampf der Omnibusführer von Chicago. (ITF) Ein am 16. August begonnener Streik des Omnibuspersonals der "Chicago Motor Coach Company", der durch die Behörden und die Polizei unterdrückt wurde, hat auch ein gerichtliches Nachspiel, weil dem Vorsitzenden der Gewerkschaft ein Mord in die Schuhe geschoben wird. Die Omnibusgesellschaft arbeitet mit den infamsten Mitteln gegen das um Anerkennung seiner Gewerkschaft kämpfende Personal und schreckt dabei nicht davor zurück, bezahlte Individuen auf ihre Opfer zu hetzen. Durch Hetz- und Lügennachrichten in der Presse und Verleumdungen bei den Stadt- und Polizeibehörden hat sie schliesslich durchgesetzt, dass die Arbeiter den Kampf einstellen mussten.

25 Beschäftigte sind wegen ihrer Verbandszugehörigkeit allmählich aufs Pflaster geworfen worden. Die "Chicago Motor Coach Company" und ihre mächtigen Bundesgenossen haben sich in den Kopf gesetzt, keinem ihrer Angestellten das freie Recht der beruflichen Vereinigung zuzugestehen, solange sie das Geld und die Macht dazu haben, dies zu verhindern.

Ein Hafenarbeiterstreik in Kalkutta--Indien. (ITF) Ende November haben die Hafenarbeiter von Kalkutta den Streik erklärt. Dadurch war die ganze Arbeit im Hafen so gut wie lahmgelegt. U. a. verlangen die streikenden Arbeiter eine Lohnerhöhung und Verkürzung ihrer Arbeitszeit von 11 auf 8 Stunden täglich. Um der Aktion ein Ende zu machen, versucht man nun, in andern Häfen Indiens Streikbrecher anzuwerben.

Die Internationale Konvention zum Schutze der Hafenarbeiter und Indien. (ITF) Der englische Generalgouverneur hat am 19. August ein von der Gesetzgebenden Versammlung und dem Staatsrat angenommenes Gesetz betr. die Durchführung der Internationalen Konvention zum Schutze der Hafenarbeiter, die beim Be- und Entladen von Schiffen beschäftigt sind, in Indien, gutgeheissen.

SEELEUTE

Die englischen Seeleute verlangen Wiederherstellung der alten Heuersätze. (ITF) Am 23. November wurden Vertreter der englischen Seeleute bei den Reedern vorstellig, um mit ihnen die Forderung der Seeleute auf Wiederherstellung der vor dem Abbau i. J. 1932 gültigen Sätze, die bei den oberen Chargen 18 s. monatlich ausmachten, zu besprechen. Nach langwierigen Verhandlungen ist den Reedern eine weitere Frist zur Prüfung der Frage gestellt worden. Anfang Januar 1935 sollen weitere Besprechungen stattfinden.

Die Vertreter des englischen Seemannsverbandes haben bei dieser Gelegenheit mit den Reedern auch die Möglichkeit erörtert, wie eine Einschränkung von Neu-Anmusterungen in der englischen Handelsmarine durchgeführt werden könne. Eine derartige Massnahme ist dringend notwendig, weil sie die Wiederbeschäftigung einer grossen

Anzahl erwerbsloser Seeleute ermöglicht. Bei dieser Gelegenheit ist besonders darauf hingewiesen worden, dass Schiffleute der oberen Chargen, Familienväter, von unerfahrenen Jungmännern und Jungen ersetzt wurden. Die Verbandsvertreter haben daher angeregt, dass künftig die Aufnahme in die Handelsmarine nur unter gewissen Bedingungen erfolgen solle, z. B. nach Absolvierung von Schiffahrtsschulen, Schulschiffen u. dgl. Die jungen Leute sollten nach einem bestimmten System zugelassen werden, u. z. hätten darüber eine oder mehrere Unterkommissionen, eingesetzt von den verschiedenen Sektionen des Nationalen Schiffahrtsausschusses, Aufsicht zu führen. Es müsste ihnen die Aufgabe zugewiesen werden, die genaue Anzahl der in einem gewissen Zeitpunkt zum Seemannsberuf zuzulassenden Personen zu bestimmen. Ein besonderes Augenmerk müsste man auf die nicht in Grossbritannien wohnhaften farbigen Seeleute haben, weil sich bereits viele asiatische und andere farbige Seeleute im Lande niedergelassen haben, die wegen des starken Zustromes Farbiger von Auslande keine Arbeit mehr finden können.

Staatsbeihilfen für die englische Trampschiffahrt. (ITF) Unter starkem Protest der Arbeitervertreter hat das englische Unterhaus am 4. Dezember einen Vorschlag der Regierung, der Trampschiffahrt in Betriebsjahr 1935 Subventionen bis zur Höhe von 2 Millionen Pfund Sterling zu gewähren, angenommen. Der Vorschlag ist ohne vorherige Rücksprache mit dem Seemannsverband von den Reedern ausgearbeitet worden. Die Gewerkschaft hat seit langem gemeinsam mit dem englischen Transportarbeiterverband darauf gedrängt, dass Bedingungen aufgestellt werden, die den Seeleuten gewisse Garantien bieten. Insbesondere wurde verlangt, dass die Fahrzeuge -- deren Besatzungen sollen im gegenseitigen Einvernehmen der Organisationen und der Reeder festgesetzt werden -- mit englischen Besatzungen bemannt werden, die alle im Kranken- und Erwerbslosenversicherungsgesetz vorgeschenen Voraussetzungen erfüllen und nach festen, vom nationalen Schiffahrtsausschuss aufzustellenden Heuersätzen entlohnt werden. Bemerkt sei noch, dass die Gesetzvolage Einräumung von Krediten bis zu £10 000 000 für den Bau und die Modernisierung der Schiffe vorsieht.

Beilagen

Gleichzeitig mit dieser Nummer werden verschickt:

- 1.) Eine Beilage für die Kraftfahrer
- 2.) " " " " Seeleute
- 3.) " " "Aus den Organisationen"
- 4.) " " Redaktioneller Informationsdienst: Seeleute No. 4